



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Mai 2018
(OR. en)

9060/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 279 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 279 final.

Anl.: COM(2018) 279 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der technologische Wandel betrifft alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert das Leben der EU-Bürger. Auch der Verkehr ist von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Neue Technologien verändern die Mobilitätslandschaft radikal. Diese Situation konfrontiert die EU und ihre Wirtschaftsbranchen mit der Herausforderung, dass sie sich in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO₂-Emissionen eine globale Führungsrolle sichern müssen. Die Kommission hat daher ein breit angelegtes Konzept in Form der drei Mobilitätspakete „Europa in Bewegung“ vorgelegt, um sicherzustellen, dass diese politischen Prioritäten in den Mobilitätsstrategien der EU zum Tragen kommen.

Im Sinne der Strategie für emissionsarme Mobilität nahm die Kommission im Mai und im November 2017 zwei Mobilitätspakete an. In diesen Paketen wird eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu einer sauberen, wettbewerbsfähigen und vernetzten Mobilität für alle entwickelt. Das Europäische Parlament und der Rat sollten eine zügige Annahme dieser Vorschläge gewährleisten.

Diese Initiative ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, das auf der neuen Strategie für die europäische Industriepolitik vom September 2017 aufbaut und den Prozess abschließt, der es Europa ermöglichen soll, den vollen Nutzen aus der Modernisierung der Mobilität zu ziehen. Das Mobilitätssystem der Zukunft muss für alle EU-Bürger sicher, sauber und effizient sein. Dabei soll erreicht werden, dass die Mobilität in Europa sicherer und zugänglicher und die europäische Industrie wettbewerbsfähiger wird, dass die europäischen Arbeitsplätze krisenfester werden und dass Europa umweltfreundlicher und für die Bewältigung des Klimawandels besser gerüstet ist. All dies wird das uneingeschränkte Engagement der EU, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger erfordern, auch beim Ausbau der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Das Güterverkehrsaufkommen in der EU ist in den vergangenen 20 Jahren um fast 25 % gewachsen¹ und dürfte im Zeitraum 2015-2050 um weitere 51 % zunehmen². Bei diesem umfangreichen Güterverkehr fallen große Mengen an Informationen an, die zwischen verschiedenen privaten und öffentlichen Beteiligten ausgetauscht werden. Bislang werden diese Informationen, die in verschiedenen Formularen und Vordrucken erfasst werden, meist auf Papier gedruckt.

Bei rund 99 % der grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der EU kommen früher oder später nach wie vor Papierdokumente zum Einsatz³. Durch die Digitalisierung des

¹ Gemessen in Milliarden Tonnenkilometern (tkm). Quelle: „EU transport in figures“ (EU-Verkehr in Zahlen) 2017.

² Anhang 4 des beigefügten Folgenabschätzungsberichts enthält eine Beschreibung der Entwicklung, die in Anbetracht der aktuellen Trends und Strategien zu erwarten ist (Basisszenario).

³ Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Rahmen der Frachtbeförderungsvorgänge früher oder später Papierdokumente benötigt werden. Mit anderen Worten: Bei nur 1 % der Beförderungen erfolgt der Informations- und Dokumentationsaustausch vollständig digital, wobei dieser Anteil jedoch je nach Verkehrsträger unterschiedlich groß ausfällt. Diese Schätzung beruht auf der Studie von Ecorys u. a. (2018), auf die sich die Folgenabschätzung stützt.

Informationsaustauschs könnte jedoch die Effizienz der betreffenden Vorgänge erheblich verbessert und so das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gefördert werden.

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung zu den Hemmnissen für die Digitalisierung von Frachtbeförderungspapieren und den Möglichkeiten zur Förderung des elektronischen Austauschs von Informationen und Papieren durchgeführt. Der Kommission zufolge besteht das Hauptproblem darin, dass die Behörden, wenn sie von den Unternehmen Nachweise dafür verlangen, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Beförderung von Gütern im Gebiet der verschiedenen EU-Mitgliedstaaten erfüllt sind, in elektronischer Form bereitgestellte Informationen bzw. Papiere kaum bzw. in unterschiedlich großem Maße akzeptieren.

Für dieses Problem gibt es zwei Hauptursachen:

- (a) den **fragmentierten Rechtsrahmen**, der den Behörden bei der Akzeptanz elektronischer Informationen bzw. Papiere⁴ **uneinheitliche Vorgaben** auferlegt und unterschiedliche Verwaltungsverfahren im Hinblick auf deren Umsetzung zulässt, und
- (b) das **fragmentierte IT-Umfeld**, das sowohl im Bereich der Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden als auch bei der Kommunikation zwischen Unternehmen untereinander durch eine Vielzahl **inkompatibler Systeme/Lösungen** für den elektronischen Austausch von Beförderungsinformationen und -papieren gekennzeichnet ist.

Diese Problemursachen verstärken sich gegenseitig: Der fragmentierte Rechtsrahmen und die daraus resultierende mangelnde Akzeptanz seitens der Behörden hemmen Investitionen in digitale Lösungen für elektronische Papiere. Und das fragmentierte IT-Umfeld, insbesondere das Fehlen etablierter oder interoperabler Lösungen, lässt die Behörden davor zurückschrecken, auf die Verwendung elektronischer Papiere zu setzen.

Dies hat zur Folge, dass die überwiegende Mehrheit der Güterverkehrsunternehmen und der sonstigen Akteure des Verkehrssektors in der EU weiterhin Papierdokumente verwenden. Dadurch werden erhebliche Effizienzvorteile für die verschiedenen Marktteilnehmer, insbesondere im multimodalen und grenzüberschreitenden Verkehr, verhindert und das Funktionieren des EU-Binnenmarkts beeinträchtigt.

Die Kommission hat im Rahmen mehrerer politischer Initiativen erklärt, dass die Akzeptanz und die Nutzung elektronischer Frachtpapiere gefördert werden sollten: im Weißbuch Verkehr von 2011⁵, in der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt von 2015⁶, in den Schwerpunkten der IKT-Normung für den digitalen Binnenmarkt von 2016⁷ und im EU-eGovernment-Aktionsplan für 2016-2020⁸. Auch ein breites Spektrum von Interessenträgern hat sich für ein entsprechendes Eingreifen ausgesprochen.

Seit 2015 haben Teilnehmer des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (Digital Transport and Logistics Forum – DTLF) – einer Expertengruppe der Kommission,

⁴ Die elektronische Darstellung der Informationen, die derzeit in Papierdokumenten enthalten sind, muss nicht in einem dokumentartigen *Format* im Sinne einer standardisierten Darstellung der Daten erfolgen. Daher ist der Begriff „Papiere“ bzw. „Dokumente“ möglicherweise irreführend. Erläuterungen zu den Vorteilen des Wechsels von einem dokumentbasierten Ansatz zu einem datenorientierten System finden sich in Anhang 8 des beigefügten Folgenabschätzungsberichts.

⁵ [COM/2011/0144](#), S. 13 und 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#) (Englisch), S. 82-84.

⁷ COM(2016) 176, S. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), S. 8.

die sich aus mehr als einhundert privaten und öffentlichen Akteuren zusammensetzt⁹ – wiederholt darauf hingewiesen, dass auf EU-Ebene Maßnahmen ergriffen werden sollten, um eine breitere Nutzung elektronischer Frachtpapiere zu fördern. Im Oktober 2017 forderten die Mitgliedstaaten die Kommission in der Erklärung von Tallinn über elektronische Behördendienste unter Verweis auf die Bedeutung des Aktionsplans für elektronische Behördendienste¹⁰ und der Vision des europäischen Interoperabilitätsrahmens¹¹ nachdrücklich auf, ihre Anstrengungen zur Förderung effizienter, benutzerorientierter elektronischer Verfahren in der EU zu erhöhen.

Im November 2017 kamen öffentliche und private Akteure aus allen Verkehrssektoren bei der Konferenz „Digital Transport Days“ in Tallinn zu dem Schluss, dass es höchste Zeit ist, die Vorteile der Digitalisierung, einschließlich des papierlosen Datenaustauschs, zu nutzen¹². Im Anschluss daran forderte der Rat in seinen Schlussfolgerungen vom Dezember 2017 zur Digitalisierung des Verkehrs, dass die Kommission weiter mit dem DTLF „*Maßnahmen zur Unterstützung¹³ der systematischeren Verwendung und der Akzeptanz elektronischer Dokumente und des harmonisierten Austauschs von Informationen und Daten in der Logistikkette entwickelt*“¹⁴. Bereits im Mai 2017 hatte das Europäische Parlament die Kommission aufgefordert, „für eine stärkere Harmonisierung in den Bereichen Personenverkehr und Güterbeförderung ... zu sorgen“ und insbesondere „den verbindlichen Einsatz ... elektronischer Frachtbriefe (e-CMR) voranzutreiben“¹⁵.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag steht mit den derzeitigen Rechtsvorschriften der EU über den elektronischen Austausch von Informationen im Verkehrssektor im Einklang. Diese Rechtsvorschriften weichen erheblich voneinander ab in Bezug auf i) ihren sachlichen Anwendungsbereich, d. h. für welche Informationen bzw. Papiere sie gelten; ii) den Regulierungszweck, für den die Informationen bzw. Papiere erforderlich sind; iii) die Frage, ob die Möglichkeit zur elektronischen Übermittlung der Informationen besteht; iv) die Frage, ob detailliertere technische Angaben zur Art und Weise der elektronischen Übermittlung und die Form der elektronischen Informationen bzw. Papiere bereitgestellt werden, sofern diese Möglichkeit besteht. Der vorliegende Vorschlag ergänzt die bestehenden EU-Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet und ergänzt bestimmte bereichsspezifische EU-Rechtsakte durch detailliertere funktionale Anforderungen und technische Spezifikationen.

⁹ Das [DTLF](#) wurde von der Kommission im April 2015 eingerichtet (Beschluss C(2015) 2259), um eine Plattform zu schaffen, über die die Mitgliedstaaten und die einschlägigen Akteure des Bereichs Verkehr und Logistik im Hinblick auf die Unterstützung von Maßnahmen zur Förderung eines effizienten elektronischen Informationsaustauschs auf diesem Gebiet Fachwissen austauschen, zusammenarbeiten und sich abstimmen können.

¹⁰ Die [Erklärung von Tallinn](#) (Englisch) über elektronische Behördendienste wurde während der estnischen EU-Ratspräsidentschaft auf der Ministertagung vom 6. Oktober 2017 unterzeichnet.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en (Englisch).

¹² Die Erklärung der Konferenz „Digital Transport Days“, die am 10. November 2017 in Tallinn unterzeichnet wurde, ist abrufbar unter https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en (Englisch).

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Schlussfolgerungen des Rates zur Digitalisierung des Verkehrs, 15050/17, vom 5.12.2017.

¹⁵ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Mai 2017 zum Straßenverkehr in der Europäischen Union ([2017/2545\(RSP\)](#)).

Die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ besagt, dass einem elektronischen Dokument die Rechtswirkung und die Zulässigkeit als Beweismittel in Gerichtsverfahren nicht allein deshalb abgesprochen werden darf, weil es in elektronischer Form vorliegt. In der Verordnung sind ferner die Voraussetzungen für die grenzübergreifende Anerkennung und Akzeptanz elektronischer Identifizierungsmittel und von Vertrauensdiensten im Binnenmarkt festgelegt. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten jedoch nicht, elektronische Dokumente oder darin enthaltene Informationen als Beweismittel in anderen Fällen als in Gerichtsverfahren zu akzeptieren. Der vorliegende Vorschlag ergänzt die Bestimmungen der genannten Verordnung, indem er die Schaffung eines einheitlichen EU-Rechtsrahmens vorsieht, nach dem die Behörden verpflichtet sind, elektronische Frachtbeförderungsinformationen grenzübergreifend zu akzeptieren.

Die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union¹⁷ und die Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe¹⁸ sehen bereits vor, dass die Meldeformalitäten, auch in Bezug auf die Ladung bzw. die Beförderung, mittels elektronischer Kommunikation erfüllt werden können. Ziel dieses Vorschlags ist es, elektronische Kommunikation zur Erfüllung von Informationsanforderungen im gesamten Gebiet der Union auch im Anschluss an die Eingangsstelle in die EU und bis zur Ausgangsstelle aus der EU zu ermöglichen. Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung beginnt also dort, wo der Anwendungsbereich der Verordnung über den Zollkodex der Union und/oder der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe endet (und endet dort, wo deren Anwendungsbereich beginnt).

Was die Beförderungsvorgänge anbelangt, auf die sich die Informationsanforderungen beziehen, so überschneiden sich die Anwendungsbereiche jedoch: Die vorgeschlagene Verordnung betrifft sowohl rein EU-interne grenzüberschreitende Beförderungen (die weder in den Anwendungsbereich der Verordnung über den Zollkodex der Union noch in den Anwendungsbereich der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe fallen) als auch grenzüberschreitende Beförderungen, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort im Gebiet eines EU-Mitgliedstaats liegt oder die durch ein solches geführt werden. Infolgedessen wird die parallele Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung und der beiden anderen genannten EU-Rechtsakte den internationalen Güterverkehr, bei dem der Herkunfts- und Bestimmungsort außerhalb der EU liegt, sowie den EU-internen Seeverkehr weiter erleichtern. Sie wird die elektronische Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen über Frachtbeförderungen an Behörden nicht nur an den Ein- und Ausgangspunkten der EU, sondern auch im gesamten Gebiet der EU ermöglichen.

Was die EU-Rechtsvorschriften anbelangt, die die Bedingungen für den Verkehr im Gebiet der Union regeln, so sieht die vorgeschlagene Verordnung keine Änderung von

¹⁶ Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

¹⁷ Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1); Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558); Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

¹⁸ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

Bestimmungen bestehender einschlägiger Rechtsakte vor, sondern zielt vielmehr auf Folgendes ab:

- a) die **Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens** für die Akzeptanz (einschließlich spezifischer Anforderungen) elektronischer Informationen bzw. Papiere, die diese Informationen enthalten, in Bezug auf Rechtsakte, die
- entweder überhaupt **keine Möglichkeit** für die elektronische Übermittlung von Informationen/Papieren **vorsehen**, insbesondere:
- die Verordnung Nr. 11/1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen,
- die Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten oder
- die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs; oder
- **eine solche Möglichkeit zwar vorsehen, aber keine bzw. nur sehr begrenzte Angaben darüber enthalten**, wie diese Informationen auf elektronischem Wege zu übermitteln sind, insbesondere:
- die Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland,
- die Verordnung (EU) 2015/1998 der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt,

die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen,

- die gegenwärtig dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Beratung vorliegenden Vorschläge zur Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG (Vorschlag Nr. 2017/0290 (COD)) sowie der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Vorschlag Nr. 2017/0123 (COD));
- b) die **Interoperabilität der verschiedenen IT-Systeme**, die derzeit für Rechtsakte verwendet werden, die
- bereits **sehr ausführliche technische Spezifikationen** vorsehen zum Format des Austauschs elektronischer Daten und Nachrichten im Hinblick auf die unabhängig vom jeweiligen Verkehrsträger erfolgende Akzeptanz bestimmter Informationen betreffend Güter und Beförderungsvorgänge durch die Behörden – insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union und die diesbezüglichen delegierten und Durchführungsrechtsakte sowie die Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe;
- **detaillierte, jedoch verkehrsträgerspezifische Spezifikationen** enthalten, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 164/2010 der Kommission zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsweginformationen (RIS) und die Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität von Telematikanwendungen für den Güterverkehr.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das allgemeine Ziel der Initiative besteht darin, eine breitere Nutzung digitaler Technologien zu ermöglichen, um beizutragen zur i) Beseitigung von Hindernissen für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, ii) Modernisierung der Wirtschaft und iii) Erhöhung der Effizienz im Verkehrssektor. Außerdem wird die Initiative durch die Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Weiterentwicklung und die breitere Verwendung digitaler Technologien beim elektronischen Austausch von Frachtbeförderungsinformationen zur Vertiefung des digitalen Binnenmarkts beitragen.

2. **RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage bilden Artikel 91, Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 – die im Lichte des Artikels 90 zu verstehen sind, nach dem die Mitgliedstaaten eine gemeinsame Verkehrspolitik verfolgen müssen – besagen, dass das Europäische Parlament und der Rat für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen bzw. geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt und die Luftfahrt erlassen müssen.

Artikel 192 Absatz 1, der im Lichte des Artikels 191 zu verstehen ist, besagt, dass das Europäische Parlament und der Rat über das Tätigwerden der Union zur Erreichung unter anderem des Ziels des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der Umwelt beschließen.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Einseitige Initiativen der Mitgliedstaaten zur Förderung des elektronischen Austauschs von Beförderungsinformationen und -papieren hätten allenfalls begrenzte Wirkung, sofern andere Mitgliedstaaten, deren Gebiete von den jeweiligen Beförderungsvorgängen ebenfalls betroffen sind, keine vergleichbaren Maßnahmen ergreifen.

Und selbst wenn die meisten EU-Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften zur Förderung der Nutzung elektronischer Papiere erlassen würden, bestünde ein hohes Risiko, dass die Mitgliedstaaten durch ihre individuelle Gesetzgebung unterschiedliche Anforderungen für die Akzeptanz elektronischer Papiere als gültige und echte Papiere sowie die Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen im Allgemeinen schaffen würden. In der Praxis würde die gemäß den einschlägigen Vorgaben eines Mitgliedstaats erfolgende elektronische Übermittlung von Papieren und gesetzlich vorgeschriebenen Informationen in den anderen Mitgliedstaaten nicht akzeptiert, was zu Hindernissen im EU-Binnenmarkt führen würde.

Daher sollten das Problem und seine Ursachen am besten auf EU-Ebene angegangen werden, wo ein einheitliches Konzept für die Akzeptanz elektronischer Papiere und gemeinsamer Standards festgelegt werden kann. Diesbezüglich sieht diese Initiative zusätzlich zu den auf EU-Ebene bereits bestehenden Maßnahmen weitere und ergänzende Maßnahmen vor, um einheitliche Bedingungen für die Akzeptanz

elektronischer Frachtbeförderungsinformationen und -papiere zu gewährleisten, indem sie unter anderem das nötige Vertrauen in die für deren Übermittlung verwendeten elektronischen Mittel sicherstellt¹⁹.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag enthält Maßnahmen, durch die drei spezifische politische Ziele verwirklicht werden sollen, mit denen unmittelbar den beiden größten Problemursachen begegnet werden soll.

Zur Behebung der wichtigsten Problemursache, die in dem divergierenden und nicht hinreichend festgelegten Rechtsrahmen besteht, sieht der Vorschlag Maßnahmen vor, die gewährleisten,

- (1) dass alle zuständigen Behörden in allen EU-Mitgliedstaaten die Akzeptanz elektronischer Frachtbeförderungspapiere/-informationen verbindlich vorschreiben,
- (2) dass die Behörden die Verpflichtung zur Akzeptanz in einheitlicher Weise umsetzen.

Zur Behebung der zweiten Problemursache, die aus der gegenwärtigen Koexistenz vielzähliger, nicht interoperabler Systemen resultiert, sieht der Vorschlag Maßnahmen vor, die gewährleisten,

- (3) dass die IT-Systeme und -Lösungen für den elektronischen Austausch von Frachtbeförderungsinformationen, insbesondere für die Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen Unternehmen und Verwaltung, interoperabel sind.

Keine dieser Maßnahmen geht über das zur Lösung der Probleme erforderliche Maß hinaus. Mit dem ersten Maßnahmenpaket wird den Behörden die Pflicht auferlegt, elektronische Informationen/Papiere zu akzeptieren, wobei die Unternehmen jedoch nicht verpflichtet werden, diese in elektronischer Form zu übermitteln – und zwar weder im Kontakt mit den Behörden (Business to Administration – B2A) noch untereinander (Business to Business – B2B). Durch die Auferlegung einer solchen Verpflichtung für die Kommunikation zwischen Unternehmen könnte zwar die vollständige Digitalisierung des Austauschs von Frachtbeförderungsinformationen und -papieren gewährleistet werden, sie ist jedoch nicht erforderlich, um die Akzeptanz seitens der Behörden sicherzustellen. Zudem haben die meisten Wirtschaftsverbände erklärt, dass die Unternehmen bereit seien und zur vollständigen Digitalisierung übergehen würden, sobald die Behörden dies letztendlich erlauben würden.

Gleichzeitig müssen die Behörden nicht jegliche elektronischen Informationsquellen akzeptieren, die Unternehmen verwenden. Vielmehr tragen die Maßnahmen dem Umstand Rechnung, dass die Behörden verifizieren können müssen, ob die übermittelten Informationen/Papiere vertrauenswürdig bzw. echt sind. Ferner sehen die Maßnahmen vor, dass die Behörden die Informationen/Papiere akzeptieren müssen, wenn die Art und Weise der elektronischen Übermittlung bestimmte Anforderungen erfüllt.

Mit dem zweiten Maßnahmenpaket werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, gemeinsam auf die Harmonisierung ihrer (künftigen) digitalisierten Verfahren zur Überprüfung elektronisch übermittelter Informationen/Papiere hinzuarbeiten. So müssen sie sich auch darauf

¹⁹ Einschließlich des Rahmens für die grenzüberschreitende Nutzung elektronischer Kennungen (eIDs) und elektronischer Signaturen gemäß der eIDAS-Verordnung.

verständigen, welche Angaben die Behörden der Mitgliedstaaten für die Erfüllung der in den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten festgelegten Informationsanforderungen verlangen. Diese Maßnahmen werden dafür sorgen, dass elektronische Informationen/Papiere anhand einheitlicher Regeln geprüft und die administrativen Befolgungskosten (und somit die Belastung) für die Unternehmen gesenkt werden. Die in den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten festgelegten Informationsanforderungen selbst müssen jedoch nicht identisch sein.

Mit dem dritten Maßnahmenbündel werden die funktionalen Anforderungen an die elektronischen Mittel festgelegt, die die Unternehmen verwenden dürfen, um den Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zu übermitteln. In diesem Zusammenhang sollen technische Spezifikationen für die Umsetzung der Anforderungen entwickelt werden. Diese Anforderungen und die dazugehörigen technischen Spezifikationen werden dafür sorgen, dass die von den Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten verwendeten IT-Systeme untereinander sowie mit den entsprechenden Lösungen der Unternehmen interoperabel sind. Die Anforderungen und Spezifikationen werden ferner die Interoperabilität zwischen den (bislang stark verkehrsträgerspezifischen) B2A- und B2B-Lösungen fördern.

- **Wahl des Instruments**

In der Folgenabschätzung wurde festgestellt, dass für die Erreichung der Ziele verbindliche Regulierungsmaßnahmen erforderlich sind. Eine Verordnung ist am besten geeignet, um eine einheitliche Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu gewährleisten. Mit einer Richtlinie könnte zwar die Verpflichtung eingeführt werden, auf elektronischem Wege übermittelte Informationen zu akzeptieren, und die elektronischen Mittel zur Übermittlung der Informationen könnten einheitlichen funktionalen Anforderungen unterworfen werden, eine Richtlinie könnte jedoch keine verbindlichen einheitlichen technischen Anforderungen vorschreiben.

Gegenwärtige Entwicklungen, unter anderem im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten, deuten darauf hin, dass die Mitgliedstaaten im Falle fehlender (verbindlicher) Leitlinien für technische Spezifikationen mannigfaltige nicht interoperable Systeme einführen würden²⁰. Dadurch würden sich die Befolgungskosten für die Unternehmen erhöhen, da sie in verschiedene Systeme investieren müssten, um die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten zu erfüllen. Infolgedessen würden es die Unternehmen möglicherweise vorziehen, weiterhin papierbasiert zu arbeiten, sodass die Erreichung des Ziels stark beeinträchtigt würde.

Die Initiative ist hochtechnisch und wird höchstwahrscheinlich regelmäßig an die technischen und rechtlichen Entwicklungen angepasst werden müssen. Daher ist ferner eine Reihe von Durchführungsmaßnahmen vorgesehen, die sich hauptsächlich auf die technischen Spezifikationen für die Umsetzung der funktionalen Anforderungen beziehen werden.

²⁰ Somit wären Unterschiede zwischen den Anforderungen der verschiedenen Behörden sowohl innerhalb eines Mitgliedstaats als auch zwischen Mitgliedstaaten zu erwarten. Die im Zuge der Folgenabschätzung gesammelten Beispiele belegen dies eindeutig.

3. ERGEBNISSE DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Konsultation der Interessenträger

Die Kommission hat aktiv das Gespräch mit den Interessenträgern gesucht und während des gesamten Folgenabschätzungsverfahrens umfassende Konsultationen durchgeführt. Die Konsultationsmaßnahmen umfassten:

- eine von der Kommission durchgeführte öffentliche Konsultation, die vom 25. Oktober 2017 bis zum 18. Januar 2018 stattfand;
- eine von der Kommission durchgeführte KMU-Panel-Umfrage, die vom 24. November 2017 bis zum 22. Januar 2018 stattfand;
- eine juristische Umfrage unter privaten und öffentlichen Interessenträgern, die von dem Beratungsunternehmen durchgeführt wurde, das die Studie für die Folgenabschätzung erstellte: Diese fand vom 23. Oktober 2017 bis zum 1. Januar 2018 statt;
- eine gezielte Umfrage unter privaten und öffentlichen Interessenträgern, die von dem Beratungsunternehmen durchgeführt wurde, das die Studie für die Folgenabschätzung erstellte: Diese fand vom 27. Oktober 2017 bis zum 7. Januar 2018 statt;
- 50 Befragungen von Interessenträgern, einschließlich Vertretern der Industrie und der nationalen Behörden, die von dem genannten Beratungsunternehmen sowie dessen Partnern durchgeführt wurden: Diese wurden zwischen dem 20. Oktober 2017 und dem 15. Januar 2018 geführt;
- Treffen und Workshops mit Interessenträgern bei verschiedenen Veranstaltungen;
- fünf Fallstudien, die zwischen dem 6. November 2017 und dem 15. Januar 2018 von dem Beratungsunternehmen überprüft wurden, das die Studie für die Folgenabschätzung erstellte.

Diese Konsultationsmaßnahmen lieferten wichtige Erkenntnisse für die Verifizierung und Abgrenzung des Problems und seines Ausmaßes sowie für die Ermittlung der Präferenzen der Interessenträger in Bezug auf die bestehenden Optionen. Die meisten Erkenntnisse lieferten dabei die öffentliche Konsultation, die KMU-Panel-Umfrage und die anderen Maßnahmen zur Einbindung der Interessenträger²¹.

Die überwiegende Mehrheit der befragten Interessenträger – mehr als 90 % der 265 Teilnehmer der KMU-Umfrage²² und 88 der 100 Teilnehmer der öffentlichen Konsultation – gaben an, dass sie sich von der Einführung des elektronischen Informationsaustauschs erhebliche oder zumindest gewisse Vorteile erwarten.

90 % der privaten Unternehmen und Verbände, die an der öffentlichen Konsultation teilnahmen, gaben an, dass die Nichtakzeptanz elektronischer Frachtbeförderungspapiere/-

²¹ Die nachstehende Zusammenfassung stützt sich auf die Antworten auf die öffentliche Konsultation und die KMU-Umfrage. Nähere Informationen zu den Ergebnissen der Konsultation, einschließlich der Erkenntnisse aus den Befragungen und den vom externen Beratungsunternehmen verifizierten Fallstudien, sind den Anhängen VIII-XI der Studie für die Folgenabschätzung von Ecorys u. a. (2018) zu entnehmen.

²² Die Zahl der Befragten, die im Rahmen der KMU-Umfrage die auf verschiedene Vorteile bezogenen Fragen beantworteten, lag jeweils zwischen 230 und 250.

informationen durch die Behörden der Mitgliedstaaten eine bedeutende Problemursache darstelle. Hinsichtlich der kleineren Unternehmen ergab die KMU-Umfrage, dass der Hauptgrund für die Nichtverwendung elektronischer Frachtbeförderungspapiere darin besteht, dass ihre Kunden und Geschäftspartner keine elektronische Form dieser Papiere verwenden. Der von KMU (dicht dahinter) am zweithäufigsten genannte Grund ist die Nichtakzeptanz durch die Behörden. Die Teilnehmer der gezielten Umfragen sowie der Befragungen erklärten, dass Unternehmen elektronische Papiere vor allem deshalb nicht verwenden würden, weil sie unsicher seien, inwieweit diese von den Behörden akzeptiert werden. Mehr als 70 % der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation sowie der KMU-Umfrage führten zudem die Inkompatibilität der bestehenden IT-Systeme und -Lösungen für die Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden sowie zwischen verschiedenen Unternehmen an.

Im Einklang mit diesen Einschätzungen sprachen sich 90 % der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation dafür aus, dass die Akzeptanz durch die Behörden der Mitgliedstaaten gewährleistet werden müsse, wobei 88 % rechtlich bindende Vorschriften für wirksamer erachten als unverbindliche Regeln. 90 % der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation nannten auch die Interoperabilität der Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden sowie zwischen verschiedenen Unternehmen als wichtigen Faktor. Analog dazu bezeichneten 75 % der Teilnehmer der KMU-Umfrage die Gewährleistung der Akzeptanz durch die Behörden als sehr wichtiges politisches Ziel und weitere 13 % als relativ wichtig.

Außerdem sprachen sich mehr als 70 % der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation und der KMU-Umfrage für standardisierte technische Spezifikationen für den Austausch von Daten zwischen Logistikunternehmen und Behörden aus, wobei 88 % rechtlich bindende Vorgaben für wirksamer halten als unverbindliche Regeln. Was die Kommunikation der Unternehmen untereinander betrifft, so erachteten 67 % der 100 Teilnehmer der öffentlichen Konsultation verbindliche Vorgaben als wirksamer, wobei jedoch 84 % freiwillige Regeln bevorzugen würden. 77 % der Teilnehmer der KMU-Umfrage bezeichneten die Möglichkeit, für die Übermittlung elektronischer Frachtbeförderungspapiere an Behörden eine IT-Anwendung/ein IT-System nutzen zu können, als sehr wichtig (65 %) oder relativ wichtig (22 %); ebenso viele Teilnehmer befürworteten eine einheitliche Anwendung für den elektronischen Austausch mit allen anderen Unternehmen (für 68 % „sehr wichtig“ und für weitere 19 % „relativ wichtig“).

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Der Vorschlag – insbesondere die Kosten- und Nutzenbewertungen einschließlich der Modellierung der indirekten Auswirkungen und der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen – beruht auf den ermittelten Fakten sowie der Konsultation von Experten. Externe Berater haben eine Studie zu Kosten und Auswirkungen erstellt. Für die Modellierung der indirekten Auswirkungen und der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen wurden ebenfalls externe Berater herangezogen.

Grundsätzlich waren Experten aller wichtigen Interessenträger-Kategorien, sowohl aus der Industrie als auch von Behörden der Mitgliedstaaten, eng eingebunden, insbesondere im Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik. Dies trug zu einem umfassenden und multimodalen Blickwinkel auf die einschlägigen Probleme bei.

- **Folgenabschätzung**

Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen werden durch die Ergebnisse einer Folgenabschätzung gestützt. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission hat zu dem Folgenabschätzungsbericht [SWD(2018) 184] eine befürwortende Stellungnahme [SEC(2018) 231] abgegeben. In seiner Stellungnahme hat der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine Reihe von Empfehlungen zur Darlegung der Argumente im Folgenabschätzungsbericht erteilt. Diese Empfehlungen wurden umgesetzt; Anhang 1 des Folgenabschätzungsberichts enthält eine zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweise.

Gestützt auf ausführliche Konsultationen mit Interessenträgern, Treffen mit Experten, unabhängige Untersuchungen und eigene Analysen der Kommission wurde eine lange Liste möglicher Maßnahmen zur Behebung der beiden wichtigsten Problemursachen in Betracht gezogen. Anschließend wurde die Liste anhand folgender Kriterien überprüft: i) rechtliche, politische und technische Durchführbarkeit, ii) Wirksamkeit, iii) Effizienz und iv) Verhältnismäßigkeit. Auf der Grundlage dieser ersten Überprüfung wurde eine Reihe von Maßnahmen verworfen.

Die weiterhin in Betracht gezogenen Maßnahmen wurden in vier verschiedene Optionen unterteilt:

- Option 1: Uneingeschränkte Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einhaltung des geltenden Rechtsrahmens in Bezug auf die Akzeptanz elektronischer Beförderungsverträge sowie freiwillige Harmonisierung der Umsetzung;
- Option 2: Uneingeschränkte Verpflichtung der Behörden der Mitgliedstaaten zur Akzeptanz elektronischer Beförderungsverträge sowie minimale Harmonisierung der Umsetzung;
- Option 3: Uneingeschränkte Verpflichtung der Behörden der Mitgliedstaaten zur Akzeptanz vorgeschriebener Frachtbeförderungsinformationen bzw. -papiere sowie teilweise Harmonisierung der Umsetzung;
- Option 4: Uneingeschränkte Verpflichtung der Behörden der Mitgliedstaaten zur Akzeptanz vorgeschriebener Frachtbeförderungsinformationen bzw. -papiere sowie vollständige Harmonisierung der Umsetzung.

Alle vier Optionen sehen einen weitestgehend analogen Maßnahmenkatalog vor. Diese Maßnahmen könnten entweder in unverbindlicher Form – als flankierende Maßnahmen zur Förderung freiwilliger Maßnahmen der Mitgliedstaaten – oder in Form verbindlicher Vorschriften – beispielsweise durch die Annahme eines neuen gesonderten EU-Rechtsakts und die Unterzeichnung bilateraler Abkommen mit Drittstaaten – umgesetzt werden. Die verschiedenen Optionen setzen sich aus einer Kombination der möglichen Maßnahmen zusammen und weichen in zweierlei Hinsicht voneinander ab: bezüglich des sachlichen Anwendungsbereichs der politischen Initiative und hinsichtlich der Vehemenz des regulatorischen Eingreifens.

Anschließend wurden die vier Optionen einer vergleichenden Analyse mit Blick auf Wirksamkeit, Effizienz, Kosten und Nutzen unterzogen. Die Analyse ergab, dass i) die Umsetzung der Option 3 oder der Option 4 mit einem sehr ähnlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis verbunden wäre und ii) beide Optionen einen erheblichen Beitrag zur Lösung der festgestellten Probleme leisten würden, während die Optionen 1 und 2 zur Erreichung der spezifischen und übergeordneten Ziele weit weniger wirksam wären.

Die hohe Wirksamkeit der Optionen 3 und 4 resultiert zum einen aus dem größeren Umfang der zu akzeptierenden Informationen und zum anderen aus der genaueren Spezifizierung der verbindlichen Vorschriften zur Akzeptanz elektronisch übermittelter Informationen. Die Akzeptanzpflicht wird nicht in Bezug auf spezifische Papiere festgelegt wie bei den Optionen 1 und 2, sondern in Bezug auf „Informationen“, die nach den Rechtsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten zur Regelung der Bedingungen des grenzüberschreitenden Frachtverkehrs im Gebiet der EU-Mitgliedstaaten erforderlich sind. Somit werden nicht nur elektronische Beförderungsverträge erfasst, sondern auch jegliche elektronischen Formate zur Informationsübermittlung, sofern i) die Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften zum Informationsgehalt und ii) die im Rahmen des vorgeschlagenen neuen Rechtsakts festgelegten Anforderungen mit Blick auf die elektronischen Mittel zur Übermittlung dieser Informationen erfüllt sind.

Die Folgenabschätzung ergab, dass die **Option 3 zu bevorzugen** ist; der vorliegende Vorschlag wurde auf diese Option hin ausgearbeitet. Bei der Entscheidung zwischen den Optionen 3 und 4 wurde den Standpunkten der Interessenträger sowie Verhältnismäßigkeitserwägungen Rechnung getragen. Die Interessenträger aus der Wirtschaft – Bereiche See-, Luft- und Schienenverkehr – machten mit Nachdruck geltend, dass zwar ein multimodaler Ansatz erforderlich sei, die Kommission jedoch auf keinen Fall eine „Einheitslösung“ vorschlagen sollte²³. Die wichtigsten Erwägungen beziehen sich auf die Investitionen in entsprechende Lösungen, die in diesen Bereichen bereits getätigt wurden. Die Lösungen wurden auf der Grundlage der geltenden Bestimmungen internationaler Übereinkommen und des EU-Rechts entwickelt, die, wie im Rahmen der rechtlichen Analyse des Folgenabschätzungsbericht hervorgehoben wird, verkehrsträgerspezifisch sind und erheblich voneinander abweichen.

Die verbindliche Einführung vollkommen einheitlicher technischer Spezifikationen für die Interoperabilität – für sämtliche Lösungen zur Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen Unternehmen und Behörden und für alle Verkehrsträger (wie im Rahmen von Option 4 vorgeschlagen) – würde dazu führen, dass die Unternehmen in diesen Wirtschaftszweigen für die Erfüllung dieser neuen Anforderungen höhere Vorabinvestitionen tätigen müssten.

Bei Option 3 würde das Ausmaß solcher verkehrsträgerübergreifend einheitlichen technischen Spezifikationen auf der Grundlage einer gesonderten Folgenabschätzung festgelegt. Zweck dieser Folgenabschätzung wäre es, genauer festzulegen, welche verkehrsträgerübergreifend einheitlichen technischen Spezifikationen notwendig sind, um die Interoperabilität zwischen allen von den Behörden diesbezüglich genutzten Systemen und den von den Unternehmen verwendeten Lösungen zu gewährleisten, und welche dabei, auch unter Berücksichtigung künftiger Nutzungsmöglichkeiten, das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Blick auf die Befolgungskosten der Unternehmen bieten.

Den Argumenten der Interessenträger der Branche zufolge ist davon auszugehen, dass ein ausreichendes Maß an Interoperabilität gewährleistet werden kann, ohne eine vollständige Harmonisierung der Anforderungen für alle Verkehrsträger zu verlangen. Nach Ansicht der meisten Interessenträger würde die Interoperabilität zumindest ein einheitliches multimodales Datenwörterbuch erfordern.²⁴ Technische Spezifikationen zur Umsetzung anderer

²³ Siehe z. B. die Stellungnahmen, die ECSA und WSC (Seeverkehr) sowie CER (Schienenverkehr) in Reaktion auf die in der Anfangsphase befindliche Folgenabschätzung übermittelt haben. Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA), der an fast allen Seminaren zur Konsultation der Interessenträger aktiv teilgenommen hat, vertrat dabei ebenfalls mit Nachdruck diesen Standpunkt.

²⁴ Bei einer interaktiven Feedback-Runde im Rahmen des Workshops in Tallinn befürworteten 73 % der Befragten die Festlegung standardisierter technischer Spezifikationen für den Austausch von Daten zwischen

Anforderungen, z. B. in Bezug auf die Authentizität oder Integrität, können speziell für die verschiedenen Verkehrsträger entwickelt werden, sofern eine gesonderte, spezifische Folgenabschätzung zu dem Schluss gelangen, dass ein solcher Ansatz für einige der (gemeinsamen) Anforderungen am kostengünstigsten wäre.

Die **wichtigsten zu erwartenden Vorteile** der bevorzugten Option sind wirtschaftlicher und ökologischer Natur. Schätzungen zufolge werden in dem betroffenen Wirtschaftszweig im Zeitraum 2018-2040 im Vergleich zu einem Szenario, bei dem auf EU-Ebene keine Maßnahmen ergriffen würden (Basisszenario), Einsparungen in Höhe von 20 bis 27 Mrd. EUR entstehen. Hauptgrund dafür sind geringere Verwaltungskosten (d. h. Kosten im Zusammenhang mit der Verwaltung und dem Austausch von Beförderungsinformationen und -papieren). Dies entspricht 75-102 Millionen eingesparten Arbeitsstunden pro Jahr (bzw. 36 000 bis 49 000 Vollzeitstellen). Rund 60 % der Verwaltungskosteneinsparungen dürften auf Straßenverkehrsunternehmen entfallen – bei denen es sich zu 99 % um KMU handelt.

Da der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisszenario zurückgehen dürfte, sind auch positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Die CO₂-Emissionen dürften im Gesamtzeitraum 2018-2040 gegenüber dem Basisszenario um schätzungsweise über 1,3 Mio. Tonnen gesenkt werden, was Einsparungen von 74 Mio. EUR bei den externen Kosten entspricht. Und die durch Verkehrsstaus verursachten Kosten dürften im gleichen Zeitraum um fast 300 Mio. EUR geringer ausfallen als beim Basisszenario. Außerdem könnten bei pro Beförderung bislang durchschnittlich 1 bis 5 ausgedruckten Exemplaren jedes Dokuments, die künftig entfallen würden, rund 2-8 Milliarden Blatt Papier pro Jahr eingespart werden, was 180 000 bis 900 000 Bäumen pro Jahr entspricht.

Die **wichtigsten zu erwartenden Kosten** entstehen im Zusammenhang mit Investitionen, die für die Erfüllung der neuen politischen Anforderungen notwendig sind. Die bei den Behörden im Vergleich zum Basisszenario entstehenden Kosten werden für den Gesamtzeitraum der Einführung elektronischer Beförderungspapiere mit rund 268 Mio. EUR veranschlagt, wovon 17 Mio. EUR auf die Zertifizierung von Lösungsanbietern und 251 Mio. EUR auf die Umsetzung entfallen. Darüber hinaus müssen die nationalen Verwaltungen zwar in neue IT-Systeme investieren oder ihre bestehenden Systeme entsprechend anpassen, doch dies dürfte kaum größere Kosten verursachen. Die Befolgungskosten für die Unternehmen dürften sich auf etwa 4,4 Mrd. EUR belaufen.

Die Auswirkungen auf die Beschäftigung könnten leicht negativ sein, wenn den Beschäftigten, die durch den geringeren Arbeitsaufwand bei der Bearbeitung von Papieren überflüssig werden, keine anderen Aufgabengebiete zugewiesen werden. Diese negativen Auswirkungen dürften jedoch weitgehend durch das Wachstum der gesamten Branche ausgeglichen werden. Durch die wachsende Nachfrage nach IT-Lösungen und -Systemen dürften Geschäftsmöglichkeiten für IT-Anbieter entstehen, sodass die Zahl der hoch qualifizierten Arbeitsplätze zunehmen würde.

Aufgrund der Zunahme der Luftverschmutzung durch den Schiffsverkehr könnten sich geringfügige negative externe Effekte ergeben, die für den Gesamtzeitraum der Einführung elektronischer Beförderungspapiere im Vergleich zum Basisszenario mit rund 41 Mio. EUR veranschlagt werden.

Logistikunternehmen und Behörden. Außerdem schlug die Gewerkschaft TLF die Einrichtung eines einzigen Datensatzes auf EU-Ebene vor. Den gezielten Interviews zufolge (Quelle: Ecorys u. a.) betonten die Spediteure ebenfalls die Bedeutung eines mittels EU-Rechtsvorschriften durchgesetzten gemeinsamen Datensatzes. Auch die finnische Regierung sprach sich in ihrer Stellungnahme zu dieser Initiative ausdrücklich für einen gemeinsamen Datensatz aus.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag sieht erhebliche Vereinfachungen und Effizienzsteigerungen vor, da er den Verwaltungsaufwand verringert, der den Unternehmen bei der Erfüllung der Informationsanforderungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern im Gebiet der Union entsteht.

Die **Verringerung des Verwaltungsaufwands** soll dadurch erreicht werden, dass die Unternehmen den Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen elektronisch übermitteln können und die von den Behörden der Mitgliedstaaten verwendeten Verfahren zur Überprüfung der elektronisch übermittelten Informationen harmonisiert werden. Wie bereits dargelegt, dürften somit die Verwaltungskosten für die Wirtschaftsbeteiligten erheblich sinken.

Da KMU und Kleinstunternehmen aufgrund ihrer geringen Größe anfälliger für ineffiziente Verwaltung und verlorene Arbeitszeit sind, werden sie besonders stark davon profitieren, dass sie die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen künftig jeglicher Behörde jedes Mitgliedstaats in vereinfachter und einheitlicher Weise übermitteln können.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat Auswirkungen auf den Schutz personenbezogener Daten, der in Artikel 8 der Grundrechte-Charta verankert ist. Jede Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen des Vorschlags muss in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der EU über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung, erfolgen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die bevorzugte Option hat keine Auswirkungen auf den Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Fortschritte, Auswirkungen und Ergebnisse dieser Initiative mithilfe geeigneter Überwachungs-/Bewertungsmechanismen verfolgen. Die Kommission wird die Fortschritte bei der Verwirklichung der spezifischen Ziele des Vorschlags messen.

Bei Informationensuchen (Berichte, Beantwortung von Fragebögen) wird sorgfältig auf die Verhältnismäßigkeit geachtet, um eine unnötige Belastung der Interessenträger durch neue Berichtspflichten zu vermeiden.

Fünf Jahre nach Ende der Umsetzungsfrist für den Legislativvorschlag wird die Kommission eine Bewertung in die Wege leiten, um zu prüfen, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden. Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten, der Befragung von Interessenträgern sowie anderer Informationen (wie Beschwerden) von Verkehrsunternehmen. Die Ergebnisse der Bewertung werden in künftige Entscheidungsprozesse einfließen, um zu gewährleisten, dass die für die Erreichung der Ziele erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden.

- **Ausführliche Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag ist in fünf Kapitel gegliedert. Das erste und das letzte Kapitel enthalten Informationen über den allgemeinen Anwendungsbereich sowie einige horizontale Bestimmungen, während die Kapitel II bis IV detaillierte Angaben zu den Instrumenten enthalten.

In Artikel 1 wird der Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt.

Mit Artikel 2 wird der Kommission die Befugnis übertragen, nichtwesentliche Änderungen in Anhang 1 dieser Verordnung vorzunehmen, in dem die Informationsanforderungen aufgeführt sind, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

Artikel 3 enthält Begriffsbestimmungen.

Artikel 4 sieht Anforderungen in Bezug auf das elektronische Format vor, in dem die betroffenen Unternehmen gesetzlich vorgeschriebene Beförderungsinformationen bereitstellen sollten.

Mit Artikel 5 werden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verpflichtet, gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den betroffenen Unternehmen gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 elektronisch zur Verfügung gestellt werden, zu akzeptieren.

Artikel 6 sieht vor, dass die zuständigen Behörden, eFTI-Dienstleister und betroffenen Unternehmen Maßnahmen zur Gewährleistung der Vertraulichkeit der Informationen treffen müssen, die im Einklang mit dieser Verordnung verarbeitet und ausgetauscht werden.

Artikel 7 besagt, dass die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen muss, um einen gemeinsamen Datensatz und Datenteilsätze für die einzelnen Informationsanforderungen nach dieser Verordnung festzulegen sowie gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang der zuständigen Behörden zu elektronisch bereitgestellten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen und deren Verarbeitung einzuführen. Dadurch sollte gewährleistet werden, dass die Behörden der Mitgliedstaaten die Maßnahmen zur Umsetzung der Verpflichtung zur Akzeptanz elektronisch bereitgestellter gesetzlich vorgeschriebener Informationen einheitlich umsetzen.

Artikel 8 enthält funktionale Anforderungen an eFTI-Plattformen, über die die betroffenen Unternehmen die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen bereitstellen könnten, und sieht vor, dass die Kommission Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften zur Umsetzung erlässt. Diese Anforderungen sollen dafür sorgen, dass bei der Datenverwaltung auf den Plattformen wesentliche Aspekte wie Verfügbarkeit, Authentizität, Integrität, Vertraulichkeit oder Datensicherheit sichergestellt sind. Die Anforderungen sind allgemein gehalten, und auch die Durchführungsbestimmungen sollten so formuliert werden, dass sie allen gegenwärtigen und künftigen Technologien offenstehen, die die gewünschten Funktionen bieten können.

Artikel 9 enthält Anforderungen an die eFTI-Dienstleister, die über die eFTI-Plattformen für die betroffenen Unternehmen Dienstleistungen in Bezug auf die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen erbringen werden.

In Artikel 10, Artikel 11 und Artikel 12 sind die Regeln für ein System zur Zertifizierung der eFTI-Plattformen und der eFTI-Dienstleister festgelegt.

Artikel 13 sieht vor, unter welchen Bedingungen im Rahmen dieser Verordnung Befugnisse an die Kommission übertragen werden können.

Artikel 14 besagt, dass die Ausübung der Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten durch die Kommission im Rahmen dieser Verordnung nach dem Ausschussverfahren zu erfolgen hat.

Nach Artikel 15 muss die Kommission die Durchführung dieser Verordnung bewerten, um zu ermitteln, inwieweit die mit ihr verfolgten Ziele verwirklicht wurden. Der Artikel besagt außerdem, dass die Mitgliedstaaten die Kommission dabei unterstützen müssen, indem sie ihr alle erforderlichen Angaben zur Ausarbeitung des Bewertungsberichts übermitteln.

Artikel 16 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre für jedes Jahr bestimmte Informationen vorlegen müssen, die für die Überwachung der Auswirkungen der Durchführung der Verordnung von Belang sind.

Artikel 17 besagt, wann die Verordnung in Kraft tritt und ab wann sie anwendbar ist.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91, Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁶,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Effizienz der Frachtbeförderung und der Logistikdienste ist von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union, das Funktionieren des Binnenmarkts und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt aller Regionen der Union.
- (2) Beim Güterverkehr fallen große Mengen an Informationen an, die zwischen den Unternehmen sowie zwischen Unternehmen und öffentlichen Stellen nach wie vor in Papierform ausgetauscht werden. Die Verwendung von Papierdokumenten bedeutet einen erheblichen Verwaltungsaufwand für die Logistikunternehmen.
- (3) Das Fehlen eines einheitlichen Rechtsrahmens auf Unionsebene, der die Behörden verpflichtet, gesetzlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren, ist der Hauptgrund dafür, dass die aufgrund der verfügbaren elektronischen Mittel mögliche Vereinfachung und Effizienzsteigerung noch nicht erreicht wurde. Die mangelnde Akzeptanz von Informationen in elektronischer Form seitens der Behörden erschwert nicht nur die Kommunikation zwischen ihnen und den Unternehmen, sondern behindert indirekt auch die Entwicklung einer vereinfachten elektronischen Kommunikation zwischen Unternehmen in der gesamten Union.
- (4) In einigen Bereichen schreiben die Verkehrsvorschriften der Union vor, dass die zuständigen Behörden digitalisierte Informationen akzeptieren müssen, dies ist jedoch bei Weitem nicht bei allen einschlägigen Unionsvorschriften der Fall. Es sollte

²⁵ ABl. C vom , S. .

²⁶ ABl. C vom , S. .

möglich sein, den Behörden in ganz Europa gesetzlich die vorgeschriebenen Frachtbeförderungsinformationen für alle wichtigen Phasen der Beförderungen innerhalb der Union auf elektronischem Wege zur Verfügung zu stellen. Diese Möglichkeit sollte für alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen und für alle Verkehrsträger bestehen.

- (5) Die Behörden der Mitgliedstaaten sollten daher verpflichtet werden, elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen immer dann zu akzeptieren, wenn die Unternehmen Informationen als Nachweis für die Einhaltung der Vorschriften bereitstellen müssen, die in Rechtsakten der Union niedergelegt sind, die im Einklang mit Titel VI des Dritten Teils des AEUV verabschiedet wurden, bzw. für die Einhaltung der Unionsvorschriften für die Verbringung von Abfällen, da es sich hier um ähnliche Situationen handelt. Dasselbe sollte für die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in unter Titel VI des Dritten Teils des AEUV fallenden Bereichen gelten, in denen die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben wird, die ganz oder teilweise den nach den Rechtsvorschriften der Union zu übermittelnden Informationen entsprechen.
- (6) Da diese Verordnung lediglich bezweckt, die Bereitstellung von Informationen auf elektronischem Wege zu erleichtern, sollte sie keine Folgen für die Bestimmungen des Unionsrechts oder des nationalen Rechts zur Festlegung des Inhalts gesetzlich vorgeschriebener Informationen haben und insbesondere keine zusätzlichen Informationsanforderungen auferlegen. Mit dieser Verordnung soll die Einhaltung der Informationsanforderungen auf elektronischem Wege anstatt durch die Vorlage von Papierdokumenten ermöglicht werden; davon abgesehen sollten die einschlägigen Unionsanforderungen für die zur strukturierten Vorlage der betreffenden Informationen zu verwendenden Dokumente durch sie jedoch nicht berührt werden. Die Verordnung sollte sich ebenfalls nicht auf die Rechtsvorschriften der Union für die Verbringung von Abfällen auswirken, die Verfahrensvorschriften für die Verbringungen beinhalten. Ferner sollte diese Verordnung unbeschadet der in der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 oder in gemäß dieser erlassenen Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten enthaltenen Bestimmungen über Berichtspflichten gelten.
- (7) Elektronische Mittel sollten für den Austausch von Informationen gemäß dieser Verordnung so eingesetzt werden, dass die Sicherheit und die Vertraulichkeit sensibler Geschäftsinformationen gewährleistet sind.
- (8) Damit die Unternehmen die relevanten Informationen in allen Mitgliedstaaten auf die gleiche Weise in elektronischer Form übermitteln können, sind gemeinsame Spezifikationen erforderlich, die von der Kommission angenommen werden sollten. Durch diese Spezifikationen sollte die Interoperabilität der Datensätze und Datenteilsätze für die relevanten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen sichergestellt sowie gemeinsame Verfahren und detaillierte Regeln für den Zugang zu diesen Informationen und ihre Verarbeitung durch die zuständigen Behörden festgelegt werden.
- (9) Bei der Festlegung dieser Spezifikationen sollten die Spezifikationen für den Datenaustausch im einschlägigen Unionsrecht sowie in den einschlägigen europäischen und internationalen Standards für den Datenaustausch im multimodalen Verkehr berücksichtigt werden, sowie die Grundsätze und Empfehlungen des

Europäischen Interoperabilitätsrahmens²⁷, der ein von den Mitgliedstaaten vereinbartes Konzept für die Erbringung EU-weiter digitaler öffentlicher Dienste beinhaltet. Die Spezifikationen sollten außerdem technologieneutral und offen für innovative Technologien sein.

- (10) Diese Verordnung sollte die funktionalen Anforderungen an die informations- und kommunikationstechnologiegestützten Plattformen festlegen, die von den Unternehmen für die Übermittlung der gesetzlich vorgeschriebenen Frachtbeförderungsinformationen in elektronischem Format (eFTI) an die zuständigen Behörden (eFTI-Plattformen) genutzt werden könnten. Außerdem sollten die Bedingungen für Drittanbieter von eFTI-Plattformdiensten (eFTI-Dienstleister) festgelegt werden.
- (11) Zum Aufbau des Vertrauens der Behörden der Mitgliedstaaten und der Unternehmen in die Einhaltung der Anforderungen durch die eFTI-Plattformen und die eFTI-Dienstleister sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein durch Akkreditierungsvorschriften unterstütztes Zertifizierungssystem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ einführen.
- (12) Um zu gewährleisten, dass die Verpflichtung zur Akzeptanz der gesetzlich vorgeschriebenen Informationen in elektronischer Form gemäß dieser Verordnung anhand einheitlicher Bedingungen umgesetzt wird, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ ausgeübt werden.
- (13) Insbesondere sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um einen gemeinsamen Datensatz und Datenteilsätze für die einzelnen Informationsanforderungen, die unter diese Verordnung fallen, zu erstellen, und um für die zuständigen Behörden gemeinsame Verfahren und detaillierte Modalitäten für den Zugang zu von den betroffenen Unternehmen elektronisch bereitgestellten Informationen und deren Verarbeitung festzulegen, einschließlich detaillierter Regeln und technischer Spezifikationen.
- (14) Ferner sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um detaillierte Vorschriften für die Umsetzung der Anforderungen an eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleister festzulegen.
- (15) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Anwendung dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, und zwar zu folgenden Zwecken:

²⁷ Europäischer Interoperabilitätsrahmen – Umsetzungsstrategie, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen (COM(2017) 134).

²⁸ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

²⁹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- zur Änderung des Anhangs I Teil B durch Aufnahme der Listen der Informationsanforderungen in die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, die die Mitgliedstaaten der Kommission im Einklang mit dieser Verordnung notifiziert haben;
 - zur Änderung des Anhangs I Teil A durch Berücksichtigung etwaiger von der Kommission verabschiedeter delegierter Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte, in denen neue Informationsanforderungen der Union für den Güterverkehr festgelegt werden;
 - zur Änderung des Anhangs I Teil B durch Aufnahme etwaiger neuer Bestimmungen des nationalen Rechts, mit denen die nationalen Informationsanforderungen geändert oder neue Informationsanforderungen, die unter diese Verordnung fallen, festgelegt werden, und die der Kommission im Einklang mit dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten notifiziert wurden;
 - zur Ergänzung bestimmter technischer Aspekte dieser Verordnung, insbesondere im Zusammenhang mit den Vorschriften für die Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern.
- (16) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung³⁰ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (17) Da die Ziele dieser Verordnung, vor allem die Gewährleistung einer einheitlichen Vorgehensweise in Bezug auf die Akzeptanz elektronisch übermittelter Frachtbeförderungsinformationen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Notwendigkeit, gemeinsame Anforderungen festzulegen, auf Unionsebene besser zu erreichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (18) Die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten, die im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Frachtbeförderungsinformationen zu übermitteln sind, sollte im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ erfolgen.
- (19) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Es sollten Informationen gesammelt werden, die als Grundlage für diese Evaluierung dienen und

³⁰ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

³¹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

es der Kommission ermöglichen, die Wirksamkeit und Effizienz der Rechtsetzung im Hinblick auf die von ihr verfolgten Ziele zu bewerten.

- (20) Diese Verordnung kann nicht wirksam angewendet werden, bevor die in ihr vorgesehenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte in Kraft getreten sind. Daher sollte diese Verordnung ab dem [please insert the date] gelten, damit die Kommission über die für den Erlass dieser Rechtsakte erforderliche Zeit verfügt.
- (21) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates³² gehört und hat am XX. xx 20XX eine Stellungnahme abgegeben³³ –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

1. Mit dieser Verordnung wird ein Rechtsrahmen für die elektronische Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern im Gebiet der Europäischen Union geschaffen. Zu diesem Zweck werden in dieser Verordnung
 - (a) die Bedingungen festgelegt, unter denen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verpflichtet sind, gesetzlich vorgeschriebene Informationen zu akzeptieren, die von betroffenen Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden;
 - (b) Bestimmungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der elektronischen Bereitstellung gesetzlich vorgeschriebener Informationen durch die betroffenen Unternehmen festgelegt.
2. Diese Verordnung gilt für Informationsanforderungen, die in Rechtsakten der Union zur Festlegung der Bedingungen für die Beförderung von Gütern im Gebiet der Union im Einklang mit Titel VI des Dritten Teils des AEUV oder zur Festlegung der Bedingungen für Abfallverbringungen enthalten sind. Im Zusammenhang mit Abfallverbringungen gilt diese Verordnung nicht für die Kontrollen der Zollstellen, die in den einschlägigen Unionsvorschriften vorgesehen sind. Die Rechtsakte, für die diese Verordnung gilt, und die entsprechenden Informationsanforderungen sind in Anhang I Teil A aufgeführt.

Diese Verordnung gilt auch für die Informationsanforderungen in Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in unter Titel VI des Dritten Teils des AEUV fallenden Bereichen, in denen die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben wird, die

³² Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

³³ ABl. C

ganz oder teilweise den Informationen entsprechen, die nach den in Unterabsatz 1 genannten Informationsanforderungen zu übermitteln sind.

Die nationalen Rechtsvorschriften und die in Unterabsatz 2 genannten entsprechenden Informationsanforderungen werden im Einklang mit dem Verfahren gemäß Artikel 2 Buchstabe b in Teil B des Anhangs I aufgeführt.

3. Spätestens zum [OP insert one year from the entry into force of this Regulation] notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission die in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Bestimmungen der nationalen Rechtsvorschriften und die entsprechenden Informationsanforderungen, die in Teil B des Anhangs I aufzunehmen sind. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission ferner innerhalb eines Monats nach ihrer Verabschiedung alle später verabschiedeten neuen Bestimmungen des nationalen Rechts, die unter Absatz 2 Unterabsatz 2 fallen und Änderungen dieser Informationsanforderungen beinhalten oder neue einschlägige Informationsanforderungen einführen.

Artikel 2

Aktualisierung des Anhangs I

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I zu erlassen, um

- (a) Verweise auf von der Kommission angenommene delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte aufzunehmen, mit denen im Einklang mit Titel VI des Dritten Teils des AEUV neue Informationsanforderungen für Rechtsakte der Union zur Regelung der Beförderung von Gütern eingeführt werden;
- (b) Verweise auf von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 1 Absatz 3 notifizierte nationale Rechtsvorschriften und Informationsanforderungen aufzunehmen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Gesetzlich vorgeschriebene Informationen“ sind Informationen in Dokumentenform oder anderer Form im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern im Gebiet der Union, auch bei der Durchfuhr, die von einem betroffenen Unternehmen gemäß den in Artikel 1 Absatz 2 genannten Bestimmungen zum Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der betreffenden Rechtsakte zur Verfügung gestellt werden müssen;
- (2) „Informationsanforderungen“ sind Verpflichtungen, gesetzlich vorgeschriebene Informationen zur Verfügung zu stellen;
- (3) „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ (eFTI) sind Datenelemente, die zum Zwecke des Austauschs gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den betroffenen Unternehmen sowie mit den zuständigen Behörden auf elektronischen Trägern verarbeitet werden;
- (4) „Verarbeitung“ ist jeder mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführte Vorgang oder jede Vorgangsreihe im Zusammenhang mit eFTI wie das Erheben, das Erfassen, die Organisation, das Ordnen, die Speicherung, die Anpassung oder Veränderung, das Abrufen, das Abfragen, die Verwendung, die Weitergabe durch Übermittlung, die Verbreitung oder jede andere Form der Bereitstellung, der

Abgleich oder die Verknüpfung sowie die Einschränkung, das Löschen oder das Vernichten der Daten;

- (5) „eFTI-Plattformen“ sind auf Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) gestützte Lösungen, z. B. Betriebssysteme, Betriebsumgebungen oder Datenbanken, zur Verarbeitung von eFTI;
- (6) „eFTI-Plattform-Entwickler“ sind natürliche oder juristische Personen, die eine eFTI-Plattform zum Zwecke der Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen im Zusammenhang mit ihrer eigenen wirtschaftlichen Tätigkeit oder zum Zwecke des Inverkehrbringens entwickelt oder erworben haben;
- (7) „eFTI-Dienste“ sind Dienste, bei denen eFTI mithilfe einer eFTI-Plattform – allein oder in Kombination mit anderen IKT-Lösungen, einschließlich anderer eFTI-Plattformen – verarbeitet werden;
- (8) „eFTI-Dienstleister“ sind natürliche oder juristische Personen, die für betroffene Unternehmen auf vertraglicher Basis eFTI-Dienste erbringen;
- (9) „betroffene Unternehmen“ sind Verkehrs- oder Logistikunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen, die dafür verantwortlich sind, den zuständigen Behörden im Einklang mit der relevanten Informationsanforderung die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zur Verfügung zu stellen;
- (10) „vom Menschen lesbare Formate“ sind Formen der elektronischen Datendarstellung, die von natürlichen Personen ohne weitere Verarbeitung als Informationen genutzt werden können;
- (11) „maschinenlesbare Formate“ sind Formen der elektronischen Datendarstellung, die für die automatische Verarbeitung durch Maschinen genutzt werden können;
- (12) „Konformitätsbewertungsstellen“ sind Konformitätsbewertungsstellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, die gemäß jener Verordnung für die Durchführung der Konformitätsbewertung von eFTI-Plattformen oder eFTI-Dienstleistern akkreditiert sind.

KAPITEL II

ELEKTRONISCH BEREITGESTELLTE GESETZLICH VORGESCHRIEBENE INFORMATIONEN

Artikel 4

Anforderungen an die betroffenen Unternehmen

1. Betroffene Unternehmen, die gesetzlich vorgeschriebene Informationen elektronisch verfügbar machen, verwenden hierfür auf einer zertifizierten eFTI-Plattform – gegebenenfalls durch einen zertifizierten eFTI-Dienstleister – verarbeitete Daten. Die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen sind in maschinenlesbarem Format und, auf Anfrage der zuständigen Behörde, in einem vom Menschen lesbaren Format bereitzustellen.

Informationen in maschinenlesbarem Format sind mittels einer authentifizierten und sicheren Verbindung zur Datenquelle auf einer eFTI-Plattform zur Verfügung zu stellen. Die betroffenen Unternehmen übermitteln die Internetadresse, über die die Informationen abgerufen werden können, sowie gegebenenfalls weitere Angaben, die

die zuständige Behörde benötigt, um die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen eindeutig zu identifizieren.

Informationen in einem vom Menschen lesbaren Format werden vor Ort auf dem Bildschirm der elektronischen Geräte des betroffenen Unternehmens bzw. der zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre zuständigen Behörden in der Lage sind, von den betroffenen Unternehmen gemäß Absatz 1 Unterabsatz 2 in maschinenlesbarem Format zur Verfügung gestellte gesetzlich vorgeschriebene Informationen zu verarbeiten, in Übereinstimmung mit den von der Kommission gemäß Artikel 7 erlassenen Bestimmungen.

Artikel 5

Akzeptanz durch die zuständigen Behörden

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten akzeptieren gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den betroffenen Unternehmen im Einklang mit Artikel 4 elektronisch zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 6

Vertrauliche Geschäftsinformationen

Die zuständigen Behörden, eFTI-Dienstleister und betroffenen Unternehmen treffen Maßnahmen zur Gewährleistung der Vertraulichkeit geschäftlicher Informationen, die im Einklang mit dieser Verordnung verarbeitet und ausgetauscht werden.

Artikel 7

Gemeinsamer eFTI-Datensatz und gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang

Die Kommission legt Folgendes durch Durchführungsrechtsakte fest:

- (a) einen gemeinsamen eFTI-Datensatz und Datenteilsätze für die einzelnen Informationsanforderungen, einschließlich der entsprechenden Definitionen für jedes Datenelement des gemeinsamen Datensatzes und der Datenteilsätze;
- (b) gemeinsame Verfahren und detaillierte Regeln, einschließlich gemeinsamer technischer Spezifikationen, für den Zugang der zuständigen Behörden zu eFTI-Plattformen, auch Verfahren für die Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen, die von den betroffenen Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL III

EFTI-PLATTFORMEN UND -DIENSTE

ABSCHNITT 1

ANFORDERUNGEN AN EFTI-PLATTFORMEN UND EFTI-DIENSTE

Artikel 8

Funktionale Anforderungen an eFTI-Plattformen

1. Die für die Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen verwendeten eFTI-Plattformen müssen über Funktionen verfügen, die Folgendes sicherstellen:
 - (a) die Möglichkeit der Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679;
 - (b) die Möglichkeit der Verarbeitung von Geschäftsdaten im Einklang mit Artikel 6;
 - (c) die Möglichkeit der Herstellung einer eindeutigen, die Identifizierung ermöglichenden elektronischen Verbindung zwischen den verarbeiteten Daten und der physischen Beförderung bestimmter Güter, auf die sich diese Daten beziehen, vom Ausgangs- bis zum Zielort im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags, unabhängig von Menge oder Anzahl der Behältnisse, Verpackungen oder Einzelpositionen;
 - (d) die Möglichkeit der Verarbeitung der Daten ausschließlich auf der Grundlage eines genehmigten und authentifizierten Zugangs;
 - (e) die ordnungsgemäße Aufzeichnung sämtlicher Verarbeitungsvorgänge, damit zumindest jeder einzelne Vorgang, die natürliche oder juristische Person, die den Vorgang ausgeführt hat, und die zeitliche Abfolge der Vorgänge für jedes einzelne Datenelement ermittelt werden können; die Erhaltung des ursprünglichen Datenelements, wenn bei einem Vorgang ein bestehendes Datenelement geändert oder gelöscht wurde;
 - (f) die Möglichkeit der Archivierung der Daten und ihrer Zugänglichkeit für einen angemessenen Zeitraum, im Einklang mit den einschlägigen Informationsanforderungen;
 - (g) den Schutz der Daten gegen Verfälschung und Diebstahl;
 - (h) die Übereinstimmung der verarbeiteten Datenelemente mit dem gemeinsamen eFTI-Datensatz und den Datenteilsätzen und die Möglichkeit ihrer Verarbeitung in allen Amtssprachen der Union.
2. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die in Absatz 1 genannten Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 9
Anforderungen an eFTI-Dienstleister

1. Die eFTI-Dienstleister stellen sicher, dass
 - (a) Daten im Einklang mit den einschlägigen Informationsanforderungen nur von hierzu befugten Nutzern entsprechend einer klar definierten Nutzerrolle und klar definierten Verarbeitungsrechten im Rahmen der eFTI-Plattform verarbeitet werden;
 - (b) Daten im Einklang mit den einschlägigen Informationsanforderungen für einen angemessenen Zeitraum gespeichert werden und zugänglich sind;
 - (c) die Behörden sofortigen und direkten Zugang zu den gesetzlich vorgeschriebenen Informationen über einen Frachtbeförderungsvorgang haben, die auf ihren eFTI-Plattformen verarbeitet wurden, wenn ein betroffenes Unternehmen den Behörden den Zugang gewährt hat;
 - (d) die Daten angemessen gesichert sind, auch gegen unbefugte oder unrechtmäßige Verarbeitung und unbeabsichtigten Verlust, unbeabsichtigte Zerstörung oder unbeabsichtigte Schädigung.
2. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die in Absatz 1 genannten Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

ABSCHNITT 3
ZERTIFIZIERUNG

Artikel 10
Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Konformitätsbewertungsstellen werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für die Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern im Einklang mit den Artikeln 11 und 12 akkreditiert.
2. Für die Akkreditierung müssen die Konformitätsbewertungsstellen die in Anhang II niedergelegten Anforderungen erfüllen.
3. Die Mitgliedstaaten führen eine aktualisierte Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen und der von diesen im Einklang mit den Artikeln 11 und 12 zertifizierten eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleister. Sie machen diese Liste auf einer offiziellen Website der Regierung öffentlich zugänglich. Die Liste wird regelmäßig – spätestens zum 31. März jedes Jahres – auf den neuesten Stand gebracht.
4. Bis zum 31. März jedes Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die in Absatz 3 genannten Listen, zusammen mit den Adressen der Websites, auf denen die Listen veröffentlicht wurden. Die Kommission veröffentlicht die Links zu diesen Website-Adressen auf ihrer offiziellen Website.

Artikel 11
Zertifizierung von eFTI-Plattformen

1. Auf Antrag eines eFTI-Plattform-Entwicklers bewerten die Konformitätsbewertungsstellen, inwieweit eine eFTI-Plattform die Anforderungen

des Artikels 8 Absatz 1 erfüllt. Fällt die Bewertung positiv aus, so wird eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt. Fällt die Bewertung negativ aus, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller mit, warum die Plattform die Anforderungen nicht erfüllt.

2. Die Konformitätsbewertungsstellen führen eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der zertifizierten eFTI-Plattformen und der Plattformen, die negativ bewertet wurden. Die aktualisierte Liste wird jedes Mal, wenn eine Bescheinigung ausgestellt oder eine negative Bewertung abgegeben wurde, an die betroffenen zuständigen Behörden übermittelt.
3. Den zuständigen Behörden über eine zertifizierte eFTI-Plattform zur Verfügung gestellte Informationen müssen ein Zertifizierungskennzeichen tragen.
4. Der eFTI-Plattform-Entwickler beantragt eine Neubewertung seiner Zertifizierung, wenn die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 7 Absatz 2 festgelegten technischen Spezifikationen geändert werden.
5. Die Kommission ist gemäß Artikel 13 befugt, delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, die Vorschriften für die Zertifizierung, die Verwendung des Zertifizierungskennzeichens und die Erneuerung der Zertifizierung von eFTI-Plattformen enthalten.

Artikel 12 *Zertifizierung der eFTI-Dienstleister*

1. Auf Antrag eines eFTI-Dienstleisters bewertet eine Konformitätsbewertungsstelle, inwieweit ein eFTI-Dienstleister die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 1 durch den erfüllt. Fällt die Bewertung positiv aus, so wird eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt. Fällt die Bewertung negativ aus, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller mit, warum er die Anforderungen nicht erfüllt.
2. Die Konformitätsbewertungsstellen führen eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der zertifizierten eFTI-Dienstleister und der Dienstleister, die negativ bewertet wurden. Die aktualisierte Liste wird jedes Mal, wenn eine Bescheinigung ausgestellt oder eine negative Bewertung abgegeben wurde, den betroffenen zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt.
3. Die Kommission ist gemäß Artikel 13 befugt, delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, die Vorschriften für die Zertifizierung von eFTI-Dienstleistern enthalten.

KAPITEL IV

BEFUGNISÜBERTRAGUNGEN UND DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Artikel 13 *Ausübung der Befugnisübertragung*

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 2, Artikel 11 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [date of entry into force of this Regulation] übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 2, Artikel 11 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 festgelegten Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2, Artikel 10 Absatz 5 und Artikel 11 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 14
Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 15
Überprüfung

1. Bis zum [five years from the date of application of this Regulation] nimmt die Kommission eine Bewertung dieser Verordnung vor und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen vor.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle erforderlichen Angaben zur Ausarbeitung des Berichts.

Artikel 16
Überwachung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens zum [Datum zwei Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung] und danach alle zwei Jahre folgende Informationen:

1. Anzahl der zuständigen Behörden, die Maßnahmen für den Zugang zu und die Verarbeitung von Informationen eingeführt haben, die von betroffenen Unternehmen im Einklang mit Artikel 4 Absatz 2 zur Verfügung gestellt werden;
2. Anzahl der betroffenen Unternehmen, die den zuständigen Behörden ihres Mitgliedstaats im Einklang mit Artikel 4 Absatz 1 gesetzlich vorgeschriebene Informationen zur Verfügung gestellt haben, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern.

Die Informationen werden für jedes Jahr des Berichtszeitraums übermittelt.

Artikel 17
Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie findet Anwendung ab dem [OP insert four years from the entry into force].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident